Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2014–2015

31 936 Luchtvaartbeleid

Nr. 245 BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 27 januari 2015

Bij brief van 17 december 2014 heeft uw Kamer mij gevraagd om een reactie op een bericht uit de Telegraaf van 13 december 2014 met als titel «Plundering KLM dreigt» en verder om de beantwoording van een aantal vragen[1]. Hierbij wordt aan dit verzoek voldaan.

In het bericht in de Telegraaf van 13 december worden anonieme bronnen genoemd die hebben aangegeven dat de Air France KLM groep de KLM-kas zou gaan «plunderen» om de verliezen van Air France af te dekken. Ook wordt gesproken over vergaande plannen om het financiële beheer grotendeels in Parijs te concentreren. Eveneens op 17 december 2014 hebben de Minister van Financiën en ik Kamervragen van de leden Van Helvert en Omtzigt (beiden CDA) ontvangen over plannen om het financiële beheer van KLM naar Frankrijk te verplaatsen, waarbij werd verwezen naar een ander artikel in de Telegraaf van 13 december 2014 met dezelfde strekking als het hiervoor genoemde bericht. Deze vragen zijn op 20 januari beantwoord (Aanhangsel Handelingen II 2014/15, nr. 1104). Voor mijn reactie in het algemeen wordt verwezen naar deze beantwoording. Met name wordt gewezen op het antwoord op de vragen 2, 3, 4 en 5 uit die brief waarin het volgende wordt vermeld: *«Het kabinet volgt de ontwikkelingen bij Air France KLM en KLM op de voet. Zo heb ik vorige week nog overleg gevoerd met dhr. De Juniac, de CEO van Air France KLM en dhr. Elbers de CEO van KLM over de situatie bij het bedrijf. Zij werken thans aan plannen om tot structurele verbetering van de financiële resultaten te komen. Naar verwachting wordt in februari de concrete invulling van de plannen bekend. Over mogelijke wijzigingen in het financieel beheer kan op dit moment dus nog geen nadere informatie worden gegeven. Air France en KLM staan voor een grote uitdaging om een passende strategie te vinden op de toenemende internationale concurrentie en de druk die hieruit voortvloeit op de financiële resultaten. Het is aan beide bedrijven om dit nu ook gezamenlijk op te lossen.»*

[1] Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.

kst-31936-245
ISSN 0921 - 7371
's-Gravenhage 2015

Hieronder volgen de antwoorden op de vragen van de vaste commissie van Infrastructuur en Milieu.

Vraag 1
Welke mogelijkheden zijn er, juridisch gezien, om KLM uit Air France KLM te halen? Is hierop het Franse of het Nederlandse recht van toepassing?

Antwoord 1
KLM is onderdeel van de Franse onderneming Air France KLM. Alleen deze onderneming zou kunnen besluiten om KLM af te stoten.

Vraag 2
Wat is de huidige (boek)waarde van KLM, inclusief de waarde van het netwerk, slots, landingsrechten et cetera?

Antwoord 2
Uit het jaarverslag 2013 volgt dat de boekwaarde van de activa van KLM € 9,6 miljard is. Daarin zouden alle rechten van KLM verwerkt moeten zijn.

Vraag 3
Welk bedrag is ermee gemoeid om KLM uit Air France KLM te halen?

Antwoord 3
Het is niet aan de overheid om hier een oordeel over te vormen.

Vraag 4
Kunt u een overzicht geven van de activa en passiva van zowel KLM als Air France in de jaren 2000 tot heden, samen met de bedrijfsresultaten (nettowinsten en -verliezen)? Zou u hierbij niet willen verwijzen naar vindplaatsen van deze gegevens, maar de gegevens zelf in uw antwoord willen opnemen?

Antwoord 4
Zie de gegevens in onderstaand overzicht. Enkele kanttekeningen hierbij: tot 2011 werd bij KLM en Air France een gebroken boekjaar gehanteerd van 1 april tot 31 maart, daarna is rapportage op basis van een kalenderjaar (de cijfers over 2011 betreffen daarom 9 maanden). Verder werd tot het boekjaar 2003/2004 als boekhoudmethode bij KLM «Dutch GAAP» gebruikt en bij Air France «French GAAP», daarna bij beide IFRS. De cijfers zijn in mln. euro.

KLM	2013	2012	2011	2010/11	2009/10	2008/09	2007/08	2006/07
Activa	9.609	9.838	10.617	11.224	10.799	11.017	11.505	10.528
Passiva	7.998	8.337	8.059	8.541	8.559	8.918	7.627	7.502
Bedrijfsres.	301	81	275	383	– 285	159	751	603
Nettowinst	133	-98	48	147	– 383	-193	291	516

KLM	2005/06	2004/05	2003/04	2002/03	2001/02	2000/01
Activa	10.126	9.242	8.037	8.165	8.943	8.590
Passiva	7.566	6.933	6.549	6.688	6.951	6.529
Bedrijfsres.	540	467	120	– 484	– 94	277
Nettowinst	276	255	24	– 416	– 156	77

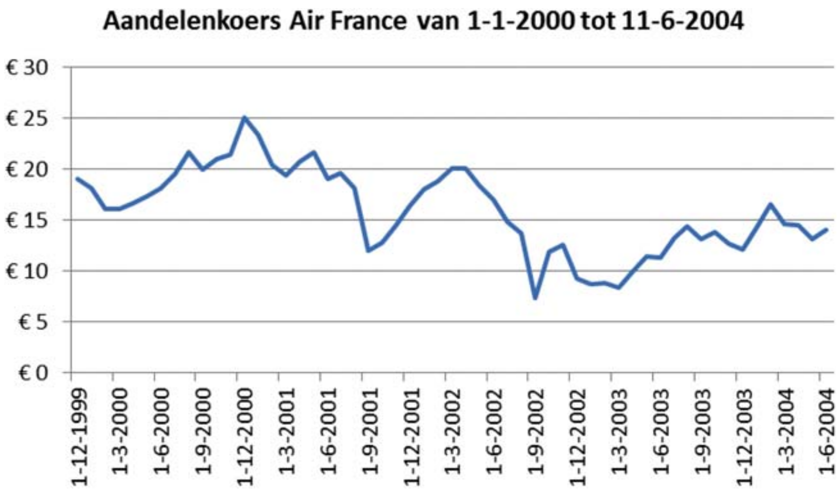
Air France	2013	2012	2011	2010/11	2009/10	2008/09	2007/08
Activa	14.314	15.737	15.664	16.287	15.623	17.004	18.542
Passiva	13.888	13.766	12.803	12.795	13.263	14.225	12.714
Bedrijfsres.	– 174	– 429	– 229	– 265	– 987	– 259	673
Nettowinst	– 1.611	– 985	– 419	551	– 1.092	– 620	437

Air France	2006/07	2005/06	2004/05	2003/04	2002/03	2001/02	2000/01
Activa	15.918	16.236	13.685	12.959	12.608	13.364	12.457
Passiva	11.054	11.195	10.137	88.74	8.581	9.374	8.558
Bedrijfsres.	654	432	140	139	192	235	443
Nettowinst	410	686	96	93	120	153	421

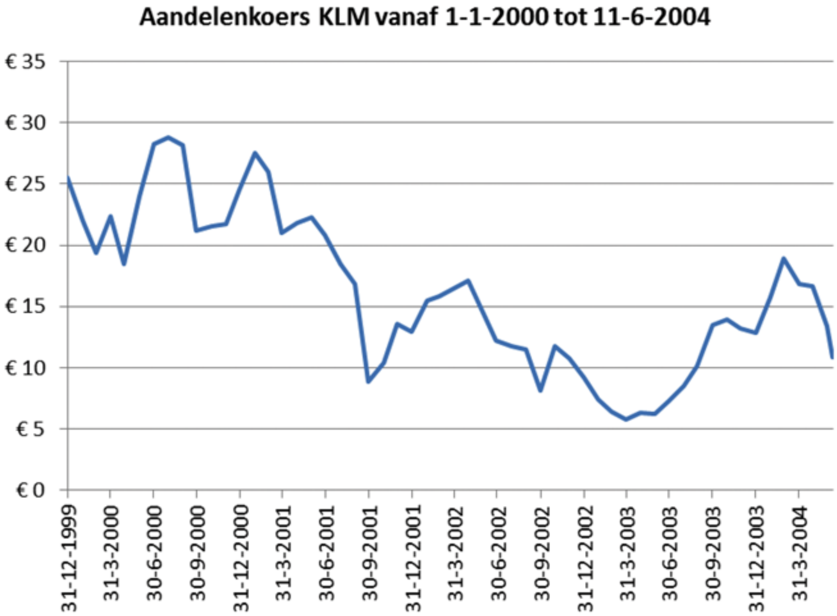
Bron:KLM

Vraag 5
Kunt u een overzicht geven van het verloop van de aandeelkoersen van zowel Air France als KLM in de jaren 2000 tot heden? Zou u hierbij niet willen verwijzen naar vindplaatsen van deze gegevens, maar de gegevens zelf in uw antwoord willen opnemen?

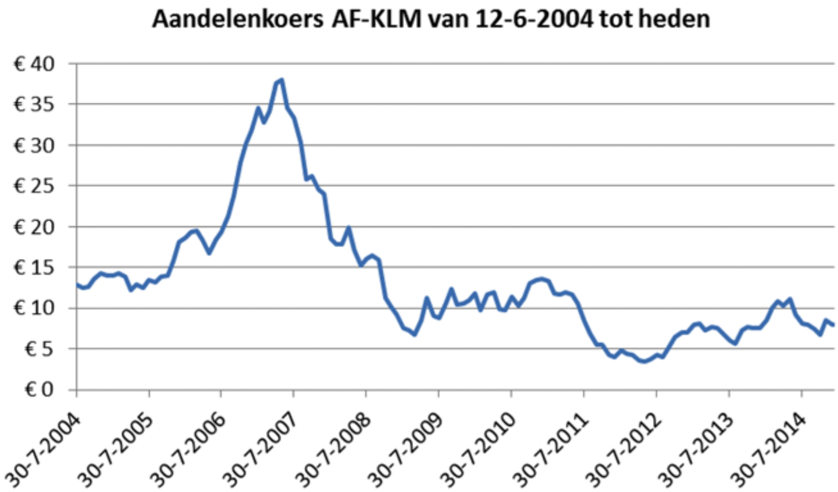
Antwoord 5
Hoewel dit openbare gegevens zijn, is het verloop van de aandeelkoersen van Air France KLM, Air France en KLM voor u in kaart gebracht, zie hieronder. Kanttekening hierbij is dat het aandeel Air France tot de fusie met KLM zelfstandig was, en daarna is overgegaan in het aandeel AF-KLM. Het aandeel KLM is bij de fusie in 2004 van de beurs gehaald. Omdat het aandeel niet meer verhandeld wordt, is het voor mij ook niet mogelijk om het koersverloop na 11-6-2004 te schetsen.



Bron: Bloomberg



Bron: Bloomberg



Bron: Bloomberg

Vraag 6

Hoe beoordeelt u de plannen van Air France KLM om de financiering en het cash management te centraliseren, zodat KLM niet meer over zijn eigen financiën kan beschikken?

Vraag 7
Deelt u, met het oog op de plannen genoemd in de vorige vraag, de mening dat er haast moet worden gemaakt om KLM uit Air France KLM te halen?

Antwoord 6 en 7
Verwezen wordt naar de hiervoor genoemde brief van 20 januari 2015. Naast het hiervoor al vermelde citaat uit deze brief wat betreft mijn algemene reactie is een ander citaat relevant uit het antwoord op de vragen 2, 3, 4 en 5 uit die brief: *«Een zelfstandige positie van KLM binnen het concern Air France KLM kan niet los worden gezien van een autonome positie van KLM op het gebied van financieel beheer. Dit betekent*

namelijk dat KLM als zelfstandige luchtvaartmaatschappij kan blijven investeren (zoals ten aanzien van vlootfinanciering) en verantwoordelijk blijft voor haar eigen kasstromen, bankrelaties, beheer van de financiële kaspositie en uitvoering van haar eigen hedging.»

Vraag 8
Beschikt de regering over financiële dekking voor een noodscenario en een reddingsplan voor KLM voor het geval KLM of Air France KLM failliet mocht gaan? Zo ja, waar kan de regering deze financiële middelen vandaan halen?

Antwoord 8
Nee, het beschikken over financiële dekking is voor de overheid niet aan de orde. Air France KLM is zelf aan zet om plannen te ontwikkelen om verbetering van de financiële resultaten te kunnen realiseren.

Vraag 9
Wat zijn de omvang en de looptijd van de staatsgaranties aan KLM, en de gevolgen van een eventuele «plundering» van KLM voor deze garanties?

Antwoord 9
Er is geen sprake van staatsgaranties aan KLM. De staatsgaranties betreffen garanties van Air France KLM aan de Nederlandse Staat. Verwezen wordt verder naar de brief van 20 januari 2015 met nadere informatie over de staatsgaranties in het antwoord op de vragen 7 en 8 uit die brief: *«Bij goedkeuring van de fusie tussen Air France en KLM is door de overheid een aantal afspraken gemaakt met de gefuseerde onderneming om een aantal publieke belangen te borgen ten aanzien van markttoegang (verkeersrechten) en netwerkkwaliteit. Een aantal van deze garanties is op basis van een Memorandum of Understanding (MoU) in 2010 verlengd. Bij brief van 26 mei 2010 heeft de toenmalige Minister van Verkeer en Waterstaat de Kamer geïnformeerd over dit MoU en de inhoud daarvan* [2].

Met het oog op de Nederlandse luchtvaartpolitieke status van KLM is de afspraak in stand gebleven dat KLM gevestigd is in Nederland en hier de thuisbasis heeft. Verder blijft de afspraak staan dat KLM zijn bestaande operationele en andere Nederlandse vergunningen houdt en zich, samen met de nationale luchtvaartautoriteiten, er ook voor inzet om de bestaande routevergunningen te behouden. Wat betreft het aspect netwerkkwaliteit blijft de afspraak geldig dat Air France KLM opereert met een multi-hub systeem in Europa waarbij zowel Parijs Charles de Gaulle als Schiphol als Europese en intercontinentale hub de hoekstenen zijn. Uit de strategiedocumenten van Air France KLM valt af te leiden dat de genoemde afspraken ook in de toekomst worden gehandhaafd.»

Vraag 10
Wat zou een eventuele «plundering» van KLM betekenen voor de positie van Schiphol, de positie van de Staat als juridische minderheidsaandeelhouder en voor de werkgelegenheid?

Vraag 11
Wie heeft zich vanuit het kabinet op welke manier bemoeid met KLM naar aanleiding van deze mogelijke «plundering»? Is hierover ook overleg geweest is met de regering in Parijs?

---

[2] Kamerstuk 29 232, nr. 6.

Antwoord 10 en 11
Verwezen wordt naar de bovengenoemde brief van 20 januari jl., met name naar het antwoord op de vragen 2, 3, 4 en 5 en het antwoord op vraag 9. Enkele quotes:

«De beperkte invloed van de Staat als aandeelhouder neemt niet weg dat het voor Nederland belangrijk is dat KLM – binnen het concern Air France KLM – een zelfstandige positie behoudt. Dit geeft KLM meer invloed op de ontwikkeling van het netwerk op Schiphol. Vanwege het belang van dit netwerk voor de internationale bereikbaarheid, de werkgelegenheid en de Nederlandse economie zijn bij de goedkeuring van de fusie in 2004 door de overheid ook afspraken gemaakt met de gefuseerde onderneming; de zogenaamde staatsgaranties.»

«Het kabinet volgt de ontwikkelingen bij Air France KLM en KLM op de voet. Zo heb ik vorige week nog overleg gevoerd met dhr. De Juniac, de CEO van Air France KLM en dhr. Elbers de CEO van KLM over de situatie bij het bedrijf.»

«Naast overleg met de bestuurder van Air France KLM en KLM is er regelmatig contact met de vice voorzitter van de Board van Air France KLM, dhr. Hartman en de commissaris in de Board van Air France KLM die is benoemd op voordracht van de Nederlandse Staat (de heer De Hoop Scheffer). In deze gesprekken worden de zorgen en belangen vanuit Nederland besproken en verwachtingen gedeeld. De gesprekken vinden overigens in constructieve sfeer plaats. Ook is de Staat als aandeelhouder vertegenwoordigd in de jaarlijkse aandeelhoudersvergadering van KLM.»

«Zoals genoemd is er intensief contact met KLM en Air France KLM. In december heb ik ook gesproken met mijn Franse collega Vidalies waarbij het belang van KLM voor het netwerk op Schiphol en de Nederlandse economie onder de aandacht is gebracht. Daarnaast is gesproken over de uitdagingen die de huidige luchtvaartmarkt biedt aan Air France en KLM en de noodzaak voor beide bedrijven om met een gezamenlijke strategie concurrerend te blijven.»

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
W.J. Mansveld